Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/10311

27. 03. 98

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Helmut Wilhelm (Amberg), Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN — Drucksache 13/9946 —

Konzept TRAFFIC 2000 und der militärische Höhenaufklärer LAPAS

Die Bundesregierung hat jahrelang die Entwicklung eines militärischen Höhenaufklärers des Typs „LAPAS" durch die bayerische Firma G. vorangetrieben und mit erheblichen Aufwendungen aus dem Bundesetat finanziert. Dieses Projekt, das bereits in vorangegangenen Legislaturperioden Gegenstand von parlamentarischen Initiativen war, wurde vom Bundesminister der Verteidigung, Volker Rühe, abgebrochen nachdem die projektierten und vom Bundesministerium der Verteidigung geforderten Leistungen nicht erbracht werden konnten.

Seit 1995 wird – zunächst unter dem Titel „proMotion", später unter dem Namen „TRAFFIC 2000" – durch eine private Investorengruppe ein Projekt verfolgt, das der Verkehrsbeobachtung, -information und -lenkung im Straßenverkehr sowie der Überwachung von Umweltverschmutzung und Schiffsverkehr dienen soll. Eingesetzt werden sollen Höhenaufklärungsflugzeuge des Typs „EGRETT" der bayerischen Firma G., die mit hochmoderner Luftaufklärungstechnologie – u. a. des Typs Synthetic Aperture Radar (SAR) – ausgerüstet sind. Dieses Flugzeug soll weitgehend identisch sein mit dem militärischen Höhenaufklärer „LAPAS" (Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 26. März 1997, Nordwestzeitung und Münsterländische Tageszeitung vom 10. Januar 1998).

Das Projekt „proMotion" bzw. „TRAFFIC 2000" war mehrfach Gegenstand von Beratungen des Bund-Länder-Arbeitskreises „Straßenverkehrstelematik"; das Bundesministerium für Verkehr hat im Jahr 1997 Mittel für eine Machbarkeitsstudie in Höhe von 380 000 DM zur Verfügung gestellt, die von der niedersächsischen „TRAFFIC 2000 Flugbetrieb GmbH & Co. KG" durchgeführt wurde. Die Testflüge im Rahmen der Machbarkeitsstudie fanden ab November 1997 statt. Das Bundesministerium der Verteidigung hat hierfür, aber auch für die spätere Nutzung, eigens eine Flugzeughalle auf dem Luftwaffenstützpunkt Ahlhorn zur Verfügung gestellt (vgl. Drucksache 13/7446, Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage in Drucksache 13/7332 sowie die Antworten der Bundesregierung auf die Schriftlichen Fragen 26 und 34 der Abgeordneten Gila Altmann in Drucksache 13/9674).

Jetzt stehen die Entscheidungen über die Beschaffung von bis zu 17 Flugzeugen des Typs „EGRETT", über die Ausgabe von über 3 Mio. DM aus EU-, Landes- und Kommunalmitteln für Infrastrukturmaßnahmen am und auf dem Luftwaffenstützpunkt Ahlhorn sowie über die Beteiligung des Bundes am Projekt „TRAFFIC 2000" an.

Erklärungsbedürftig ist hierbei u. a. folgender Widerspruch:

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 25. März 1998 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

- Im Protokoll der 10. Sitzung des Bund-Länder-Arbeitskreises „Straßenverkehrstelematik" vom 23. Mai 1995 wird unter TOP 7 der Antrag eines Firmenkonsortiums vorgestellt, wonach Verkehrsdaten mittels eines Flugzeuges aus 15 km Höhe erfaßt werden sollen.
- In der 11. Sitzung des gleichen Arbeitskreises vom 7. November 1995 (im Protokoll fälschlich als Sitzung vom 23. Mai 1995 bezeichnet) wird unter TOP 5 als allgemeine Meinung festgestellt, „daß dieses System für die Zwecke der Straßenbauverwaltungen nicht brauchbar ist" und „dem System der Lufterkennung von Verkehrsinformationen geringe Erfolgschancen eingeräumt" werden. Weiter „werden Probleme durch eine Abhängigkeit von Privaten bei der Verkehrsdatenermittlung gesehen".
- Dennoch beauftragt das Bundesministerium für Verkehr ein privates Firmenkonsortium um die niedersächsische Firma „TRAFFIC 2000 – Flugbetrieb GmbH und Co. KG" mit der Durchführung eines Machbarkeitstests, um mittels Höhenaufklärer „EGRETT" ein luftgestütztes Beobachtungs- und Informationssystem („TRAFFIC 2000") auf seine Eignung zu prüfen. Durch diesen Machbarkeitstest entstehen Kosten von 380 000 DM für Ausrüstung und Bereitstellung des Trägerflugzeuges inclusive 10 Flugstunden (Drucksache 13/7476).

1. Wie ist der o. g. Widerspruch zu erklären?

In den in der Kleinen Anfrage zitierten Sitzungen des Bund-Länder-Arbeitskreises ging es um die Klärung der Frage, ob das System eines Höhenaufklärers für Zwecke einer Datenerfassung für hoheitliche Aufgaben der Verkehrsbeeinflussung durch die Straßenbauverwaltungen brauchbar wäre. Wie in der Kleinen Anfrage richtig zitiert, war die allgemeine Meinung, daß dieses System zu diesen Zwecken nicht brauchbar ist.

Der Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr an die Firma „traffic 2000 – Flugbetrieb GmbH" bezog sich dagegen ausschließlich auf einen Machbarkeitstest, mit dem geprüft werden sollte, ob das System „traffic 2000" als Ergänzung des vorhandenen Luftüberwachungssystems „Do 228" zur Erkennung von Meeresverschmutzungen geeignet ist.

2. Welche besonderen Anforderungen stellt die Bundesregierung an den Anbieter eines luftgestützten Beobachtungs- und Informationssystems, bei dem es sich um ein technisch und datenschutzrechtlich derart anspruchsvolles Vorhaben handelt und das entweder Zwekken der Verkehrsbeobachtung, -information und -lenkung im Straßenverkehr (vgl. Protokoll der 10. und 11. Sitzung des Bund-Länder-Arbeitskreises „Straßenverkehrstelematik") oder der Überwachung von Umweltverschmutzung und Schiffsverkehr in der Nord- bzw. Ostsee dienen soll (vgl. überarbeitete Projektskizze), und hält sie das beauftragte Firmenkonsortium, das laut Handelsregister aus einer Großbäckerei, einem Wurstwaren-Hersteller, einer Baustoff-Firma sowie dreier Kaufleute besteht, nach diesen Vorgaben für ausreichend qualifiziert?

Bei dem Machbarkeitstest kam es auf die technische Leistungsfähigkeit des Trägerflugzeuges und des Sensorsystems sowie auf die Qualifikation der Flugzeugbesatzung, nicht aber auf das den Versuch finanzierende Konsortium an. Besondere datenschutzrechtliche Anforderungen bestanden nicht.

3. Bestehen Schadensersatzforderungen der Firma G. auf Ersatz des entgangenen Gewinns aus dem stornierten „LAPAS"-Projekt oder wurden Ansprüche geltend gemacht?

   Wenn ja, in welcher Höhe?

   In welcher Form wurden sie geltend gemacht?

Es wurden weder Ansprüche geltend gemacht noch bestehen Schadenersatzforderungen.

4. Ist der Machbarkeitstest abgeschlossen?

Ja, soweit es die Testflüge betrifft. Diese sind im Juli 1997 durchgeführt worden; der Abschlußbericht ist dem Bundesministerium für Verkehr am 30. Oktober 1997 vorgelegt worden.

a) Wenn ja:
– Welche Ergebnisse hat er erbracht?

Die Ergebnisse werden zur Zeit ausgewertet.

– Ist eine Auswertung durch das Bundesministerium für Verkehr erfolgt?
Welche weiteren staatlichen Stellen waren daran beteiligt?

Das Bundesministerium für Verkehr beteiligt an der Auswertung die Forschungsgesellschaft für Angewandte Naturwissenschaften e. V. und die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes.

– Wem liegen die Ergebnisse vor oder sollen sie vorgelegt werden?

Auf die vorherige Antwort wird verwiesen.

– Welche Konsequenzen zieht das Bundesministerium für Verkehr aus dem Machbarkeitstest für das Projekt „TRAFFIC 2000" hinsichtlich einer etwaigen Beteiligung des Bundes oder der künftigen Nutzung von mittels „TRAFFIC 2000" erhobener Daten und Informationen?

Eine abschließende Aussage zu den Konsequenzen des Machbarkeitstests ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht möglich.

– Welche Gesamtkosten hat der Machbarkeitstest verursacht, und aus welchen Haushaltstiteln werden sie getragen?

Der Machbarkeitstest hat Kosten von insgesamt 383 486,91 DM verursacht. Diese sind aus Kapitel 12 03 Titel 521 91 getragen worden.

b) Wenn nein:
– Sind – nach Einschätzung der Bundesregierung – weitere Testflüge erforderlich, und wie viele?

Welche Kosten sind hierfür zu veranschlagen?

Um welchen Betrag werden sich die veranschlagten Gesamtkosten erhöhen?

– Um welchen Zeitraum wird sich die Auswertung durch das Bundesministerium für Verkehr verzögern?

Welche weiteren staatlichen Stellen müssen noch daran beteiligt werden?

– Wann ist mit einer Vorlage der Auswertung zu rechnen?

5. Welche Leistungen, etwa zur Ortung von Meeresverschmutzungen durch illegale Öleinleitungen von Hochseeschiffen, haben die Flugzeuge vom Typ „EGRETT" erbracht, die nicht durch die bisher im Einsatz befindlichen Überwachungsmaschinen des Bundes hätten erbracht werden können?

   Welche Technologie kam hierbei zum Einsatz?

Durch den Machbarkeitstest soll geklärt werden, ob es technisch möglich ist, das vorhandene Luftüberwachungssystem zur Verbesserung der Aufklärungsquote illegaler Einleitungen durch eine flächendeckende Beobachtung aus großer Höhe zu ergänzen.

Da das als Trägerflugzeug vorgesehene Höhenflugzeug vom Typ EGRETT nicht eingesetzt werden konnte, wurde ein Flugzeug des Typs Beechcraft King Air Super 2000 in Höhen zwischen 27 000 ft und 30 000 ft eingesetzt, das mit einem Synthetic Aperture Radar (SAR) der Firma Hughes Aircraft Company, Los Angeles, Kalifornien, USA, ausgerüstet war.

6. Auf welche Leistungen bezieht sich die im Fall einer erfolgreichen Auswertung dieses Machbarkeitstests geplante EU-weite Ausschreibung (vgl. Antwort der Bundesregierung auf Frage 12 in Drucksache 13/7476)?

Sofern die Auswertung des Machbarkeitstests ergibt, daß das vorhandene Überwachungssystem des Bundes durch eine großflächige Höhenaufklärung ergänzt werden kann, soll darüber entschieden werden, ob das luftgestützte Beobachtungs- und Informationssystem „TRAFFIC 2000" im operativen Betrieb getestet werden soll. Für die Entscheidung sind auch Nutzen/Kosten-Überlegungen maßgeblich. Der in diesem Rahmen erforderliche Leistungsumfang kann erst nach Auswertung des Machbarkeitstests festgelegt werden.

7. Handelt es sich bei dem im Rahmen des Machbarkeitstests eingesetzten Flugzeug um eine Maschine des Tys „LAPAS" bzw. um ein baugleiches oder bauähnliches Modell?

   Wurden ggf. mehrere Maschinen eingesetzt, und wenn ja, waren diese ebenfalls baugleich oder bauähnlich, bzw. welche Modelle kamen zum Einsatz?

Nein.

a) Falls es sich um ein bzw. mehrere Maschinen des Typs „LAPAS" bzw. baugleiche oder bauähnliche Modelle gehandelt hat: Wie hoch ist die Gesamtsumme öffentlicher Mittel, die – einschließlich der Mittel für die Entwicklung – bis heute in dieses Flugzeug geflossen sind, aus welchen Etats wurden sie zur Verfügung gestellt, welche sonstigen öffentlichen Mittel (etwa aus

Länderetats und EU-Mitteln) wurden nach Kenntnis der Bundesregierung eingesetzt?

b) Falls es sich bei der bzw. den eingesetzten Maschinen um andere, mit „LAPAS" weder baugleiche noch bauähnliche Modelle gehandelt hat: Liegen der Bundesregierung Informationen über diesen Typ vor, und sind zur Entwicklung dieses Typs öffentliche Gelder – in welcher Höhe und aus welchen Etats – zur Verfügung gestellt worden?

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen. Es handelt sich hierbei um ein in den USA hergestelltes Flugzeug. Der Bundesregierung liegen keine Informationen darüber vor, daß bei seiner Entwicklung deutsche öffentliche Gelder zur Verfügung gestellt worden sind.

8. Wie viele Flugzeuge des Typs „LAPAS" wurden wann durch das Bundesministerium der Verteidigung in Auftrag gegeben und zu welchen Terminen (aufgeschlüsselt nach Exemplar und Tag des Erstflugs) fertiggestellt?

Der Pre-Prototyp D-500 wurde am 10. Juni 1988 beauftragt und am 22. März 1991 geliefert. Das Truppenversuchsmuster (Prototyp D-500) wurde am 28. April 1989 beauftragt und im Juli 1994 geliefert.

Ein Doppelsitz-Trainingsflugzeug TD-500 wurde unter Rückgabe des Pre-Prototyps am 29. Juli 1991 beauftragt und am 19. Juli 1994 geliefert.

9. Welche Beträge wurden zur Entwicklung des militärischen Höhenaufklärers „LAPAS" in welchen Zeiträumen aus welchen Haushaltstiteln des Bundes zur Verfügung gestellt?

Für die Entwicklung von „LAPAS" wurden im Zeitraum 1987 bis 1993 371 Mio. DM aus Kapitel 14 20 Titel 551 11 aufgewendet.

a) Welche weiteren Zuwendungsgeber sind der Bundesregierung bekannt, und wie hoch belaufen sich diese Zuwendungen?

Die Entwicklung des Systems war auftragsfinanziert. Zuwendungen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung nicht gezahlt.

b) Waren mit der Erteilung der Mittel Auflagen verbunden, und wenn ja, welche?

Zahlungen waren an Vertrag und Spezifikation gebunden.

c) Müssen diese Mittel zurückbezahlt werden, wenn es nicht zu einer zeitnahen Erprobung dieses Flugzeuges als militärisches Gerät kommt?

Eine Zurückzahlung der Mittel ist nicht vorgesehen. Das Vorhaben wurde 1993 abgebrochen.

d) Sind bereits angewiesene Zuweisungen des Bundes nach Einstellung des Projektes zurückgeflossen?

Wenn ja, in welcher Höhe?

Welche Beträge stehen ggf. noch aus, welche Beträge sind ggf. strittig?

Zuweisungen sind nicht erfolgt. Es wurden vertraglich erbrachte Leistungen bezahlt. Der Vertrag ist abgewickelt.

e) Bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung Forderungen seitens der Europäischen Union oder zwischenstaatlicher Organisationen wie der WEU oder NATO, die aus der abgebrochenen Entwicklung des Höhenaufklärers „LAPAS" hervorgegangen sind, gegenüber der Herstellerfirma oder der Bundesrepublik Deutschland?

Wenn ja, wie hoch sind diese, und wie wird mit ihnen verfahren?

Über Forderungen zwischenstaatlicher Organisationen ist nichts bekannt.

f) Wie lassen sich die für die Entwicklung des militärischen Höhenaufklärers „LAPAS" verausgabten öffentlichen Mittel von den Mitteln abgrenzen, die ggf. für die Weiterentwicklung des im Rahmen des Machbarkeitstests eingesetzten baugleichen oder bauähnlichen Flugzeuges aufgewandt wurden?

Die vom Bundesministerium der Verteidigung aufgewendeten Mittel entstammen dem Einzelplan 14 und sind dadurch gegenüber anderen Mitteln abgrenzbar.

10. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung nach Abschluß des Entwicklungsauftrages für den militärischen Höhenaufklärer „LAPAS" weitere Exemplare durch den Hersteller gebaut?

Wenn ja, sind hierfür öffentliche Mittel eingesetzt worden, aus welchen Etats wurden sie ggf. zur Verfügung gestellt, welche sonstigen Fördermittel (etwa aus Länderetats und EU-Mitteln) wurden nach Kenntnis der Bundesregierung aufgewendet?

Der Bundesregierung liegen keine Kenntnisse über den Bau weiterer Exemplare vor.

11. Liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor, zu welchen Anteilen Technologie, die im Rahmen der Entwicklung des militärischen Höhenaufklärers „LAPAS" mit öffentlichen Geldern entwickelt wurde, jetzt Anwendung in Flugzeugen des Typs „EGRETT" findet?

Wenn ja, wie schlüsselt sich dies auf in den Bereichen

- Rumpf- und Motorenkonstruktion,
- Aufklärungstechnologie, insbesondere Infrarot-/elektro-optische Kamerasysteme, Synthetic Aperture Radar (SAR) und Meßdatenerfassung,
- Datenübermittlung,
- rechnergestützte Auswertung?

Der Typ „EGRETT" wurde von den beteiligten Firmen als Technologiedemonstrator für das Trägerflugzeug D-500 des „LAPAS"

entwickelt. Beide Flugzeuge sind also bauähnlich. Im Rahmen des Machbarkeitstests wurde kein Flugzeug dieses Typs eingesetzt (siehe Antwort zu Frage 5). Der Bundesregierung liegen keine Informationen vor, inwieweit das nach Planungen der Firma „TRAFFIC 2000" einzusetzende Flugzeug den vom Bundesministerium der Verteidigung eingesetzten Typen „EGRETT" und „D-500" entspricht.

12. Liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor, wie viele Flugzeuge im Rahmen des „TRAFFIC 2000"-Programms beschafft werden sollen?

In welcher Form, und durch wen ist eine Beschaffung vorgesehen (Kauf, Leasing, Miete)?

Nein.

13. Liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor, wem die Flugzeuge gehören, die im Rahmen des Machbarkeitstests zum Einsatz gekommen sind?

Nein. Für die Durchführung des Machbarkeitstests ist es unerheblich, wer Eigentümer des dabei eingesetzten Flugzeuges ist.

14. Sind Mittel des Bundes oder – nach Kenntnis der Bundesregierung – des Landes Niedersachsen für den Ankauf der vier Flugzeuge, die laut Presseartikel der Norwestzeitung vom 25. Oktober 1997 auf dem Gelände des Luftwaffenstützpunktes in Ahlhorn stationiert werden sollen, verwendet worden?

Nein.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333